



ИСТОРИЯ УНИВЕРСАЛОВ VOLVO





ВСЕ НАЧАЛОСЬ С VOLVO DUETT и с PV444, который представлял собой несущий кузов, т. е. в этом автомобиле отсутствовала отдельная рама шасси.

В первые десятилетия развития автомобильной отрасли многие производители поставляли только шасси, а независимые компании использовали шасси для установки своих версий кузова. С приходом несущего кузова такая практика пошла на убыль.

PV444 был первым автомобилем Volvo с несущим кузовом, производство которого началось в 1944 г. Теперь Volvo не располагала отдельным шасси, и поэтому не могла создавать собственные фургоны или небольшие грузовики на базе этого самого небольшого автомобиля Volvo.

Правда, тогда Volvo не могла еще отказаться от схемы поставок шасси без кузова, поэтому в компании решили разработать собственную модель на базе PV444. Новый автомобиль получил название PV445 и поступил в продажу в 1949 г. Volvo продолжала разрабатывать новые модификации этого автомобиля до 1962 года.

Шасси PV445 продавалось успешно, но, несмотря на хорошие продажи, в начале 1952 года образовалось затоваривание шасси — около 1 000 единиц шасси ожидали своих покупателей. Управляющему директору Volvo Ассару Габриэльсону такая ситуация не понравилась. Будучи проницательным бизнесменом, он всегда быстро принимал нужные решения. И на этот раз он решил, что Volvo должна создать свой собственный фургон на базе PV445.

Разработку новой модели доверили Эрику Скогу — инженеру Volvo, который разрабатывал PV444. Он приступил к работе 2 мая 1952 г. Продумывая конфигурацию будущего фургона, Ског обнаружил, что вместо фургона можно предложить универсал со складывающимися задними сиденьями. Поэтому наряду с фургоном он разработал и универсал.

Эрик Ског не обучался промышленному дизайну, однако автомобиль, который он создал, оказался настолько хорош, что он оставался в производстве до 1969 года, причем дизайн модели претерпел совсем незначительные изменения за все эти годы. Да, это был Volvo PV445 Duett. Первые рекламные брошюры называли Volvo Duett не иначе как «два автомобиля в одном»: один для работы, другой — для отдыха.

Duett оказался не очень большим, но в нем можно было перевозить огромное количество багажа объемом почти три кубических метра или весом до 500 кг. Сзади были установлены две распахивающиеся двери, а по бокам две двери, как в конфигурации типичного фургона.

Грузовая платформа была надежной: поднятые металлические секции были отделаны планками из полированного дерева, что облегчало загрузку и выгрузку грузов. Задние двери и стенки багажного отделения были покрыты панелями из красного дерева, в остальном же интерьер напоминал PV444. Первым серийным Volvo Duett был универсал PV445 DH. Этот автомобиль сошел с конвейера 4 июля 1953 года и поступил в распоряжение Ассара Габриэльсона.

Первый двухместный фургон PV445 DS был создан в ноябре того же года. К лету 1955 г. добавилась третья версия — PV445 PH. Это был также универсал, но он был более привлекателен, чем PV445 DH.

Первые Volvo Duett предлагались в двух цветах. В этих автомобилях части кузова у лобового стекла и окон окрашивались в бежевый цвет, в то время как остальная часть кузова и крыша были красными, голубыми или серыми. Такая окраска диктовалась не столько соображениями эстетического восприятия, сколько делала автомобиль визуально ниже.

Правда, со временем в Volvo отказались от такой окраски кузова Duett. Впоследствии только крыша окрашивалась в контрастирующие кузову тона, а затем все модели Duett выпускались в одноцветном виде.

Главное преимущество Duett заключалось в широкой функциональной пригодности. Багажное отделение было достаточно большим, что отвечало нуждам коммивояжеров и торговцев, а на выходных или в праздники багажное отделение могло быть преобразовано в два спальных места. Это редкий, если не сказать единственный, случай, когда автомобиль оказался настолько практичным. К тому же он как нельзя лучше соответствовал требованиям времени. 50-е годы отличались высокой степенью стандартизации в Швеции. Например, шкафы на кухне должны были быть определенной высоты, а планировка комнат квартиры должна была соответствовать конкретной площади. Дома должны были быть функциональными и практичными, пожалуй, как и Volvo Duett.

В действительности уже в то время не было новинкой использование автомобиля для кемпинга. Например, рекламные материалы того времени представляли PV444 как идеальный автомобиль, способный трансформироваться в двухспальную кровать. Такая функциональность использовалась в рекламных целях даже для продвижения автомобилей Volvo еще в 1927 году. «Сиденье водителя состоит из двух частей, положение каждой из которых может регулироваться в отношении рулевого колеса и педального блока. Спинки передних сидений можно опустить назад и сделать два спальных места. Этот автомобиль превосходно подходит для кемпинга». Можно с уверенностью сказать, что такая реклама вполне соответствовала первому седану Volvo.

В 1960 г. Duett стал называться моделью P210. Теперь предлагались только два варианта — фургон и универсал. Главным изменением в новых моделях было нераздельное лобовое стекло.

Через два года на рынок вышел P220. В сущности, это был универсал Volvo Amazon. Можно



Volvo Duett



было предположить, что выход этой модели приведет к окончанию карьеры Volvo Duett, но этого не случилось. Ежегодно примерно 7 000 покупателей предпочитали Volvo Duett другим моделям, хотя это было не так много по сравнению с наилучшими годами продаж Volvo Duett (в 1961 году было продано 11 744 автомобиля этой модели).

Последний Volvo Duett, окрашенный в темно-голубой цвет, сошел с конвейера в феврале 1969-го. Этот автомобиль не предназначался для продажи, он занял свое почетное место в музее Volvo. Роль Duett в истории Volvo нельзя недооценивать.

Модель P220 была более обычным автомобилем, нежели Duett, как по части отделки салона, так и по своим качествам. «Почувствуйте этот автомобиль в движении. Как он прекрасно держит дорогу. Он может ехать по любой дороге — по гравию, снегу или просто по грунтовым дорогам. Это настоящий скандинавский автомобиль. Экономичный, устойчивый и исключительно надежный» — такую характеристику P220 можно было прочесть в рекламном буклете.

Уровень пола багажного отделения понизился, что позволило увеличить полезный объем багажного отделения. По весу P220 мог перевозить столько же груза, как и Volvo Duett, но он не мог сравниться с Duett по объему багажного отделения.

Одной из отличительных черт нового универсала была раздельная задняя дверь. Причем теперь она разделялась по горизонтали: одна часть открывалась вниз, другая — вверх. Были и еще определенные преимущества новой модели: плоские части заднего

бампера выдавались за пределы кузова, и на них было удобно стоять, укладывая груз на крыше автомобиля.

Производство P220, а также и P210 было прекращено в 1969-м. Volvo 145, который сменил эти две модели, к тому времени продавался уже в течение двух лет. Таким образом, в конце 60-х Volvo предлагала три различные модели универсалов. Компания закрепила свои позиции на рынке, который открыл Volvo Duett. С тех пор бренд Volvo ассоциировался исключительно с универсалами.

70-е годы ознаменовались выходом Volvo 245, который оказался еще более успешным, чем Volvo Duett. Volvo 245 оставался в производстве целых девятнадцать лет — с 1974 по 1993 г.

В этом же десятилетии был представлен более эксклюзивный Volvo 265, спортивный универсал 1800ES и построенный в Голландии небольшой Volvo 66. Компания выпускала Volvo 1800ES и Volvo 66 недолго — всего два и три года соответственно.

Следующее поколение автомобилей Volvo появилось в 80-х — это серии 760 и 740. Универсалы на базе новых платформ были показаны в 1985 г., а производство началось в 1990 и 1992 г. соответственно. Затем им на смену пришли новые модели — Volvo 960 и 940. А всего два года спустя на рынок вышел универсал Volvo 850.

Эта модель закрепила сегодняшнее направление дизайна Volvo и нумерацию моделей. Начиная с 1995 г. универсалы получили букву «V», что означает «разносторонность» (versatility). В последнем десятилетии Volvo представила самый большой выбор универсалов. Первым был Volvo V40 в 1995-м, затем V70 в 1996 г.



245



745



V70



V50

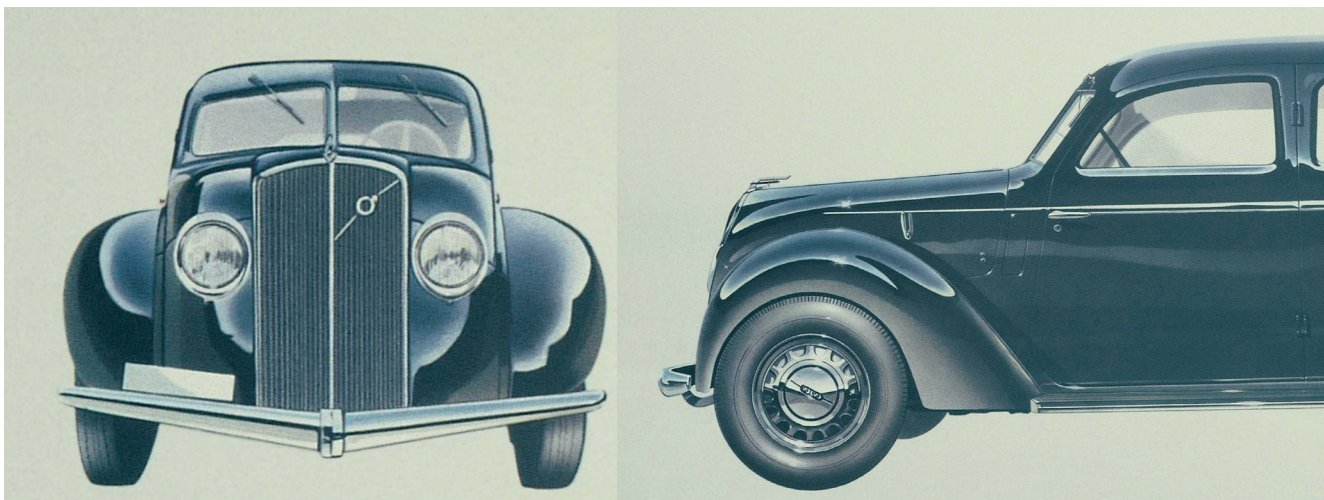
В 1997-м впервые был показан спортивный V70XC. XC — это сокращение, обозначающее «универсал повышенной проходимости» (Cross Country). Новый V40, V70 и V70XC (который впоследствии был переименован в XC70) поступили на рынок в 2000 г. В 2002-м появилась модель V70R, а в 2003-м — новый Volvo V50.

Еще одна модель заслуживает упоминания — это Volvo XC90, производство которого началось в 2002 г. И, хотя этот автомобиль едва ли можно отнести к категории универсалов, он отличается практичностью и многосторонностью, а также предлагает большое и удобное багажное отделение.



ДЕБЮТ ОБТЕКАЕМЫХ ФОРМ





В ЯНВАРЕ 1933 ГОДА инженер-автомобилестроитель Айван Орнберг перешел из американской фирмы Hupmobile в шведскую компанию Volvo. Американец со шведскими корнями Орнберг работал в американских автомобилестроительных компаниях с 1909 г.

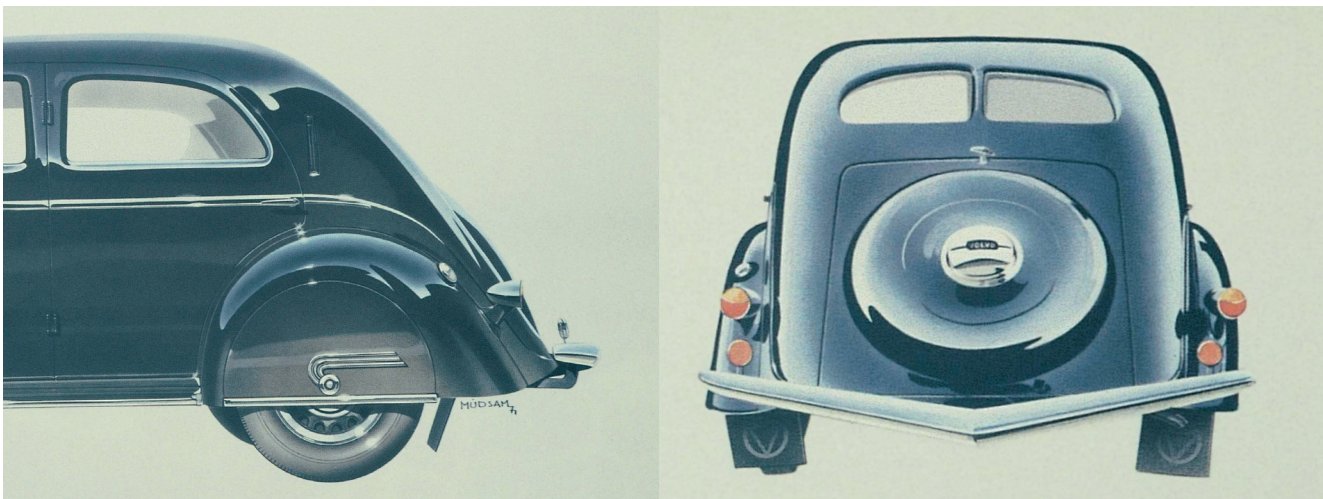
Находясь в Швеции в 1926 году, он ознакомился с первыми прототипами автомобилей Volvo, а основатели компании Габриэльсон и Ларсон сделали все, чтобы убедить Орнберга остаться в Швеции и работать в Volvo.

Орнбергу было поручено руководить работами по созданию новых моделей. В действительности он был очень рад новому назначению и принялся за работу. Создавая свой первый Volvo, он не позволял Габриэльсону и Ларсону взглянуть на будущий автомобиль. И лишь когда прототип автомобиля был сделан из дерева, он представил его руководителям компании.

Новый автомобиль должен был получить название Volvo PV36, однако вскоре было решено переименовать автомобиль, и он стал называться Carioca (название популярного в то время латиноамериканского танца).

Carioca был удивительным автомобилем. Благодаря новым линиям кузова Carioca произвел сенсацию во время своего первого показа в 1935 г. Это был первый шведский автомобиль с обтекаемыми формами.

«Volvo 36 — это современный автомобиль. Гладкие ровные линии подчеркивают стиль нашего времени — сегодня популярны обтека-



емые формы, — рассказывал рекламный буклет. — Замечательный выбор материалов и точная подгонка — верх достижения современного инженерного искусства, который представляет собой Volvo 36. Это качественный шведский продукт. Это марка Volvo, и это гарантия качества».

Безусловно, на стиль новой модели повлиял Chrysler Airflow 1934 года. Но кроме этого в новом Volvo просматривались черты концептуального автомобиля, показанного Volvo в 1933-м — Venus Bilo. Задние колеса Carioca были скрыты защитными накладками, в конструкции автомобиля использовалось отдельное лобовое стекло, а фары и багажное отделение были интегрированы в кузове автомобиля. Внутри это был просторный и комфортабельный автомобиль, на передних и задних сиденьях могли разместиться три человека. Айван Орнберг приобрел большой опыт работы в американской компании Hupmobile, поэтому технически Carioca был более совершенным автомобилем по сравнению с предыдущими моделями Volvo. На автомобиле устанавливался новый шестицилиндровый двигатель, который также был разработан Орнбергом.

Новый Volvo отличался более устойчивым поведением на дороге благодаря независимой подвеске впереди и стабилизаторам поперечной устойчивости сзади.

Но метод построения автомобиля был типичным для того времени: кузов устанавливался на раму шасси с крестообразной поперечиной. Длина колесной базы составляла 2.95 м, и весил автомобиль 1 660 кг.



PV51

Такой вес был достаточно большим для двигателя мощностью 80 л. с.

Caríosa с обтекаемым кузовом был прогрессивен для своего времени. Естественно, за экстравагантность надо было платить больше.

Цена на новую модель составила 8 500 крон — это было значительно дороже по сравнению со стоимостью Volvo PV658 и PV659, которые вышли на рынок в том же году. Кроме того, Caríosa стоил дороже автомобилей таких же габаритов, предлагаемых конкурентами.

В результате продажи оказались слабыми. За несколько лет Volvo удалось продать лишь 500 автомобилей PV36, причем значительная часть пошла на экспорт в Бразилию и Грецию.

Следующая модель, которую создал Айван Орнберг, Volvo PV51, была куда более успешной с коммерческой точки зрения. Новый автомобиль был представлен в январе 1936 г. Это был более компактный, «базовый», и недорогой автомобиль, созданный на базе PV36 (5 800 крон), и это был первый автомобиль Volvo, который пошел в массовое производство.

PV51 и версия «люкс» PV52, которая вышла в следующем году, продавались значительно лучше, чем Caríosa. Всего было продано 2 800 автомобилей, и в 1938 году им на смену пришли новые модели PV53-56. Новая серия PV53-56 отличалась измененной формой капота и решетки радиатора, а также более угловатыми формами кузова. Volvo производила PV53-56 до конца войны, а продажи составили 3 625 автомобилей.

К сожалению, Айван Орнберг не смог порадоваться успехам новых моделей Volvo — он умер в августе 1936 г.



ПЕРВЫЕ МОДЕЛИ VOLVO



ПЕРВЫЙ АВТОМОБИЛЬ VOLVO часто ассоциируется с моделью Jakob, но в действительности это было название лишь одного из прототипов первого автомобиля.

Название первого серийного Volvo было куда более прозаичным — ÖV4. Буквы «ÖV» обозначали, что модель представляет собой автомобиль с открытым верхом, а цифра «4» — количество цилиндров двигателя. Четырехдверный кузов автомобиля был окрашен в темно-синий цвет, и на этом фоне выделялись черные брызговики. Салон был рассчитан на пять человек. Структура колеса этого автомобиля представляла собой съемный обод, который устанавливался на деревянных спицах, причем спицы были не окрашены, но покрыты лаком. В салоне доминировали традиционные материалы отделки того времени: передняя панель из дерева, а кресла и дверные панели обтянуты кожей. В отличие от сидений во многих других автомобилях сиденья первого Volvo были поддрессорены.

Среди незначительных предметов роскоши в салоне можно было увидеть небольшую вазу для цветов, пепельницу и (в модификации «седан») занавески на всех окнах.

Первый ÖV4 выехал за ворота завода в Гетеборге примерно в десять утра 14 апреля 1927 года. За рулем сидел менеджер по продажам Хилмер Йохансон.

Короткий переезд до места, где автомобиль ожидали представители прессы, прошел без происшествий. Но ночь накануне была не из легких для тех, кто отвечал за сборку автомобиля. Последние детали, необходимые для сборки, прибыли поездом из Стокгольма предыдущим вечером. Спешка, которая сопровождала сборку автомобиля, дала о себе знать: когда утром инженер Эрик Карлберг решил осмотреть и проверить автомобиль, оказалось, что он может двигаться только назад. Основной компонент в редукторе задней оси был установлен неверно.

Такое начало было воспринято как хорошая примета: начиная с этого момента движение должно было быть только по направлению вперед.

Но не все шло так быстро, как надеялись основатели Volvo Ассар Габриэльсон и Густав Ларсон. За первый год они планировали построить 500 автомобилей с открытым верхом и 500 седанов. Как оказалось, продавать автомобили было нелегким занятием: за двенадцать месяцев удалось продать лишь 297 автомобилей.

Только через два года компания смогла получить свои первые скромные прибыли. В 1929 году Volvo продала 1 383 автомобиля, и значительную часть составили грузовики.

Тем не менее, в 20-х годах автомобиль сделал реальный прорыв как на рынке Европы, так и в Америке. Начало реальных продаж автомобилей частным лицам пришлось на большую выставку в Гетеборге в 1923 г. В этом году импорт в Швецию составил 12 000 автомобилей, а в 1925 году он вырос до 14 300. Большинство импортируемых автомобилей завозились из США.

В Швеции число автомобилестроительных компаний было очень незначительным. Многие пытались наладить сборку автомобилей, но вскоре вынуждены были отказаться от этой деятельности. Среди них был и Энох Тулин из города Ландскрона. В 20-х годах он заключил лицензионное соглашение о сборке немецких автомобилей в Швеции, но его предприятие сумело построить лишь несколько автомобилей и было закрыто.

В 1901 г. в Мальме компания Scania приступила к сборке легковых автомобилей и грузовиков. Компания Vabis в Седерталье создала свой первый автомобиль еще в 1897 г. В 1911-м произошло слияние Scania и Vabis, но уже в 1924 г. они закрыли предприятие в Мальме и вообще прекратили выпуск легковых автомобилей. Обе компании сосредоточились на производстве грузовиков и автобусов на заводе в Седерталье.

Но Швеции нужен был свой автомобиль. Американские автомобили не были рассчитаны на извилистые неровные дороги Швеции. Подвеска в таких автомобилях не выдерживала, и автомобиль практически разваливался на части. Это хорошо понимал Ассар Габриэльсон, главный основатель компании Volvo. История Volvo начинается с июня 1924 года, когда Габриэльсон случайно встретился с бывшим сокурсником по колледжу Густавом Ларсоном в кафе в Стокгольме.



В то время Габриэльсон был менеджером по продажам шведского производителя подшипников SKF в Гетеборге. Густав Ларсон был инженером-проектировщиком, и он несколько лет проработал в SKF. В 1924 г. он работал в инженеринговой компании AB Galco в Стокгольме. К тому же в предыдущие годы он был в Англии, где получил достаточный опыт в области моторостроения.

В тот день в кафе они недолго беседовали, и Габриэльсон предложил идею о создании предприятия по выпуску автомобилей. Густав Ларсон согласился, что им следовало бы более подробно поговорить на эту тему, но само предложение посчитал едва ли серьезным и не придал ему особого значения.

Может быть, эта идея не получила бы развития, если бы они не встретились во второй раз в августе того же года.

Вот как описывает эту встречу Густав Ларсон, вспоминая Ассара Габриэльсона (статья была напечатана в журнале Volvo после смерти Габриэльсона в 1962 году): «Я совершенно случайно проходил мимо ресторана Sture-hof. Я увидел рекламу свежих раков, и решил зайти внутрь, где и увидел Габриэля, сидящего в одиночестве перед целой горой красных раков. Я присоединился к нему, и мы принялись за раков с большим аппетитом».

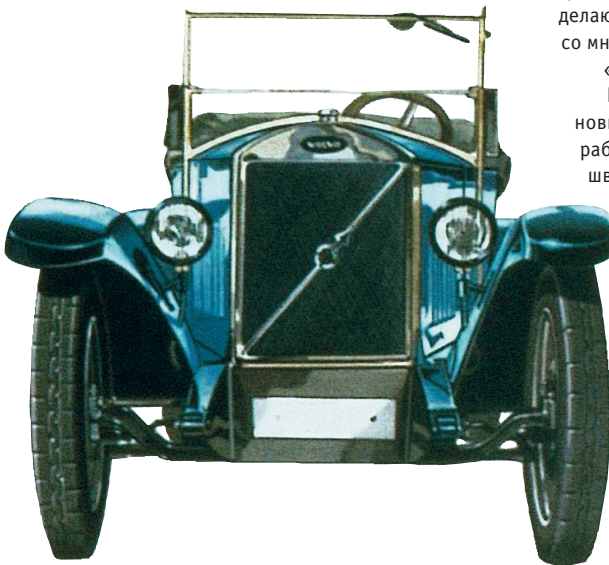
Итак, они сидели за одним столом. У Габриэльсона оказалась превосходная возможность заново обсудить его идею. Устная договоренность, которой они достигли в августе 1924 года, приняла вид оформленного документа 16 декабря 1925 г. Документ этот провозглашал следующее:

«Я, Габриэльсон, намереваясь создать предприятие по выпуску автомобилей в Швеции, делаю предложение Г. Ларсону сотрудничать со мной в должности инженера».

«Я, Ларсон, принимаю это предложение».

Густав Ларсон должен был разработать новый автомобиль. Вознаграждение за эту работу составило бы от 5 000 до 20 000 шведских крон при условии, если производство автомобилей выйдет на промышленный уровень — по крайней мере, 100 автомобилей в год к 1 января 1928 г. Если заданный уровень производства не будет достигнут, Ларсон согласился не претендовать ни на какую оплату.

Чертежи шасси нового автомобиля были готовы уже за полгода до подписания этого соглашения. Но для реализации проекта нужны были деньги. Габриэльсон, который еще был в должности менеджера по мар-



кетингу в компании SKF, попытался убедить правление SKF выделить необходимые средства. Однако его инициатива не имела успеха.

Густав Ларсон тоже еще работал в Стокгольме. Он создавал свой автомобиль в свободное от работы время. Для этого он оборудовал под мастерскую свободную детскую комнату, которая стала напоминать конструкторское бюро.

Ларсон и Габриэльсон не утратили оптимизма после отказа правления SKF выделить деньги. Они решили самостоятельно построить десять прототипов, и тогда в их распоряжении были бы реальные автомобили, которые можно было бы показать потенциальным инвесторам. Ассар Габриэльсон достал необходимую сумму — он использовал свои накопления, взял кредит в банке и получил подъемные, которые государство выделяло начинающим предпринимателям.

В то время многие небольшие фирмы практиковали обычную схему: они закупали готовые детали и компоненты для своих автомобилей. В результате получался автомобиль, в комплектации которого применялись детали самого разного качества, поэтому такие фирмы долго продержаться на рынке не могли.

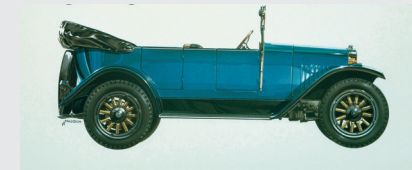
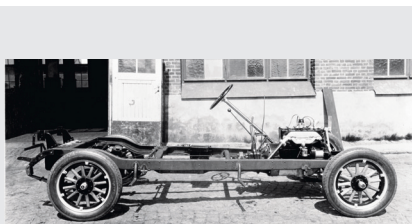
Вероятно, одна из причин, позволившая Volvo выстоять, заключалась в стремлении обоих учредителей Volvo сосредоточиться на качестве продукции. Они самостоятельно разрабатывали технические характеристики требуемой продукции и размещали заказы на ее поставку. Затем при помощи квалифицированного персонала осуществлялась сборка автомобиля. С тех пор эта философия производства стала неотъемлемой чертой Volvo.

Для производства кузовов своих первых автомобилей Габриэльсон и Ларсон обратились к поставщику самых эксклюзивных кузовов в Стокгольме — в компанию Adolf Freyschuss. Кузов открытого фазтона был посажен на раму из ясеня и бука, а в качестве боковых панелей использовалась листовая сталь. Модификация «седан» включала раму из ясеня и березы, а боковины из искусственной кожи.

Лишь один автомобиль из десяти первых прототипов представлял собой седан с цельной кабиной. У этого автомобиля был более короткий капот по сравнению с фазтоном, высокие двери и немного выгнутая крыша. Заднее окно было овальным и небольших размеров. В отделке присутствовали темно-коричневые цвета.

Над стилем фазтона работал известный художник Хелмер Мас Олле. Он не пожелал заниматься седаном, дав понять, что рассматривает такой тип автомобиля как попросту нелепый.

Мас Олле был известен как художник-пейзажист, однако он был не только художником. Он очень интересовался автомобилями и приобрел известность благодаря дизайну, который он предложил для французской марки автомобилей Voisin. Интерес к автомобилям французской компании был настолько велик, что о ней писали даже в журнале Шведского Королевского Автомобильного Клуба.



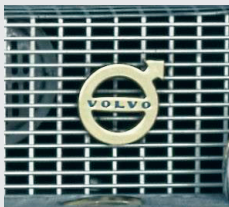
Мас Олле был знакомым Габриэльсона и Ларсона, помимо этого он был зятем Уно Форсберга, который в то время возглавлял компанию SKF. Похоже, что эти родственные отношения помогли делу.

Первый прототип был готов в июне 1926 года. Габриэльсон и Ларсон проехали в автомобиле от Стокгольма до Гетеборга, чтобы представить автомобиль правлению директоров SKF. На этот раз правление отреагировало положительно. Кроме этого, поставщики подшипников предоставили завод для сборки автомобилей, и они же предложили название для новой марки — Volvo.



ТОРГОВОЙ МАРКЕ "VOLVO" – 90 ЛЕТ





ПОДОБНО ДРУГИМ ФАКТАМ в истории компании, название «Volvo» также появилось и утвердилось благодаря стечению случайных обстоятельств. Если бы Ассар Гарбриэльсон не встретил Густава Ларсона в кафе в Стокгольме в июне 1924 года, название «Volvo» могло остаться забытым, а папка с документами лежала бы и собирала пыль в архивах Шведского Бюро Патентов.

Volvo — это латинское слово, и означает оно «Я качусь». Действительно, подходящее название для автомобиля. Или подшипника — изначально это название было маркой подшипников.

Впервые название «Volvo» было зарегистрировано как торговая марка 22 июня 1915 г. шведской компанией SKF, которая занималась производством и сбытом подшипников. В том же году SKF учредила дочернее предприятие AB Volvo.

Сперва в SKF решили использовать название «Volvo» для однорядных шариковых подшипников с глубоким желобом. Однако в компании поступили разумно, решив зарегистрировать новое название применительно не только к одному виду подшипников, но и к «подшипникам, особенно шариковым и роликовым подшипникам, станкам, трансмиссиям, автомобилям, велосипедам, материалам для железных дорог, оборудованию для конвейеров и транспортных систем любого вида, а также к компонентам и аксессуарам для вышеупомянутых наименований». Поистине такой список охватывает обширную сферу деятельности.

SKF ставила задачу выйти на рынок американской автомобильной отрасли, предложив недорогие шариковые подшипники под маркой Volvo. Но закрепиться в Америке оказалось непросто, а в Швеции подшипники продавались хорошо. Да так хорошо, что со временем конкурирующая компания в Гетеборге Nordiska Kullagerfabriken просто обанкротилась. Но к тому времени SKF уже не использовала для своей продукции название «Volvo». В 1920-м SKF решила использовать свой логотип, состоящий из трех букв названия самой компании, а компанию AB Volvo и название торговой марки было решено «законсервировать».

В декабре 1925 г. SKF покупает завод разорившейся компании Nordiska Kullagerfabriken. В следующем году правление SKF принимает решение поддержать инвестициями предприятие Ассара Габриэльсона по сборке автомобилей. Вот тогда и вспомнили о компа-







*Последний логотип
Volvo для корпоративной
документации*

нии AB Volvo и одноименном брэнде. Прежний завод по производству шариковых подшипников в Хизинген (Гетеборг) получил новую жизнь — здесь было организовано автосборочное предприятие.

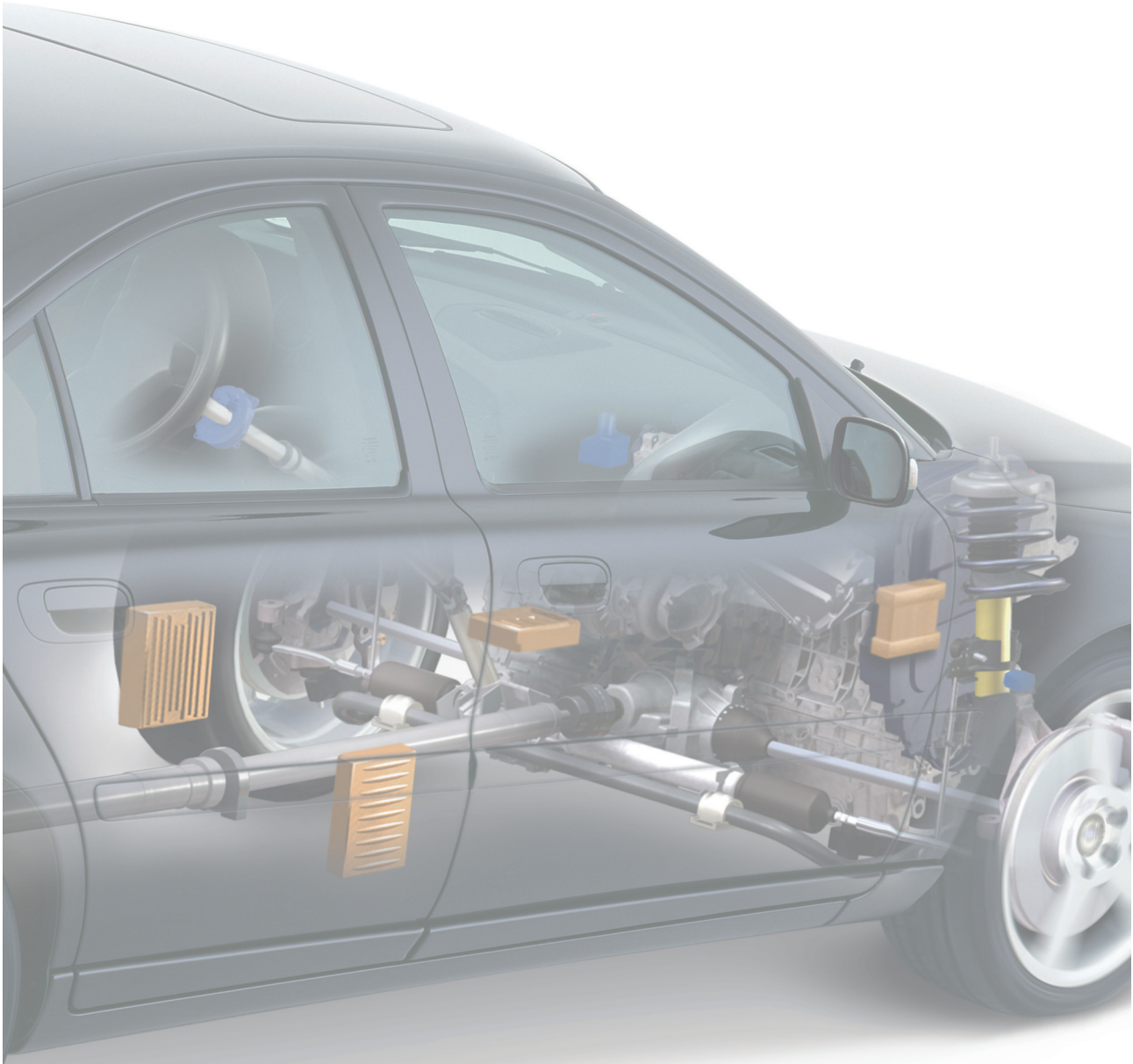
На первых автомобилях стали устанавливать в качестве эмблемы древний знак железа. В частности, этот знак к тому же ассоциировался со сталелитейной промышленностью Швеции, которая поставляла продукцию высокого качества.

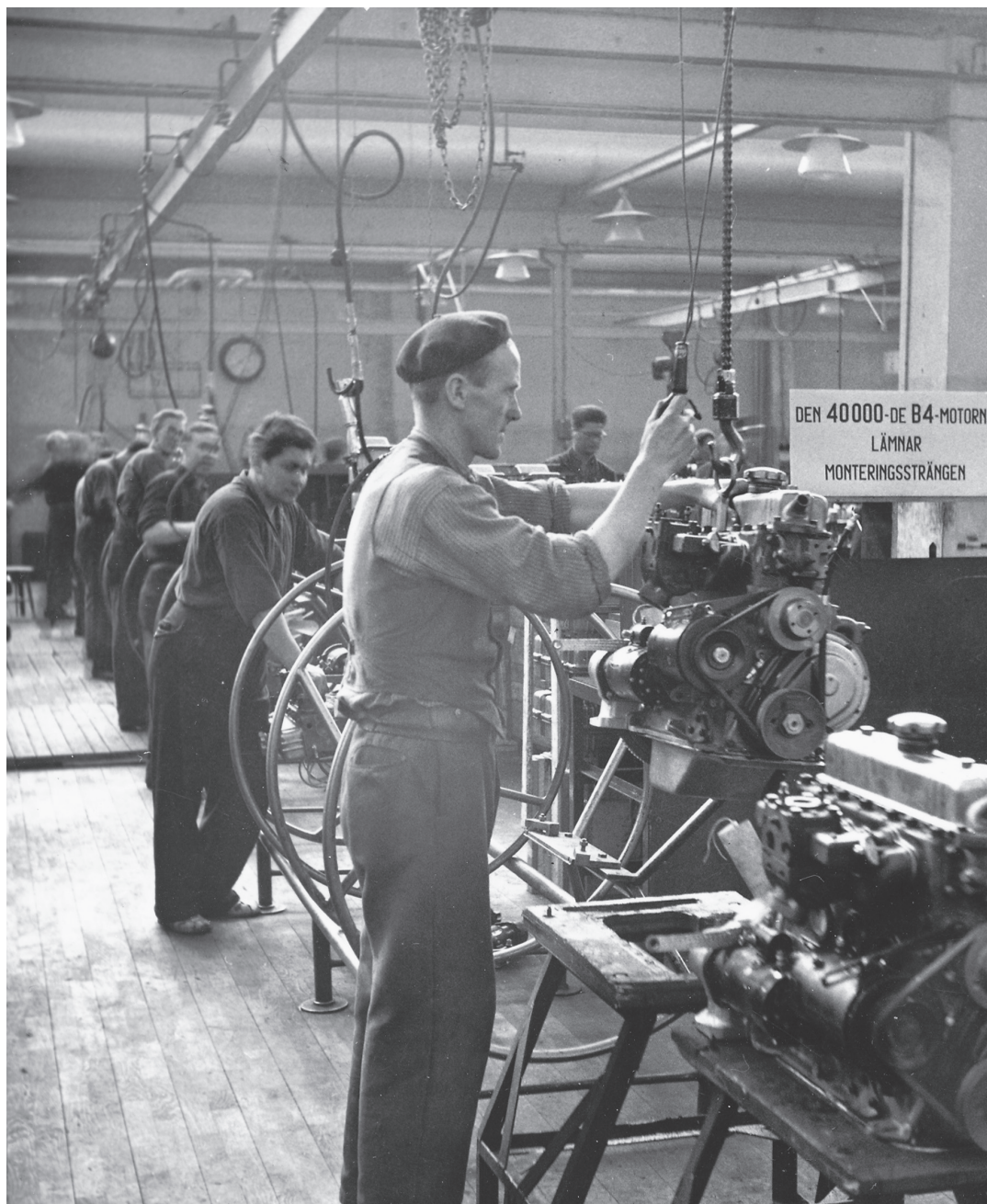
Но закрепить эмблему на радиаторе первых моделей оказалось делом непростым. Тогда нашли выход: знак железа крепился при помощи длинной металлической полосы, которая сверху вниз по диагонали пересекала весь радиатор. Сочетание этих двух элементов, благодаря которым сегодня во всем мире узнают автомобили Volvo, получилось по причине обычной необходимости.

Название «Volvo» почти всегда писалось заглавными буквами — VOLVO. Тип шрифта, который принято называть «египетским», в целом не претерпел никаких изменений, а эмблема со знаком железа не раз видоизменялась. Было время, когда знак железа вовсе исчез с автомобилей Volvo, однако правление компании осознало важность этой эмблемы.

Сегодня эмблеме уделяется достойное внимание. Начиная с 1968 года эмблема Volvo красуется на решетке радиатора каждой модели компании.

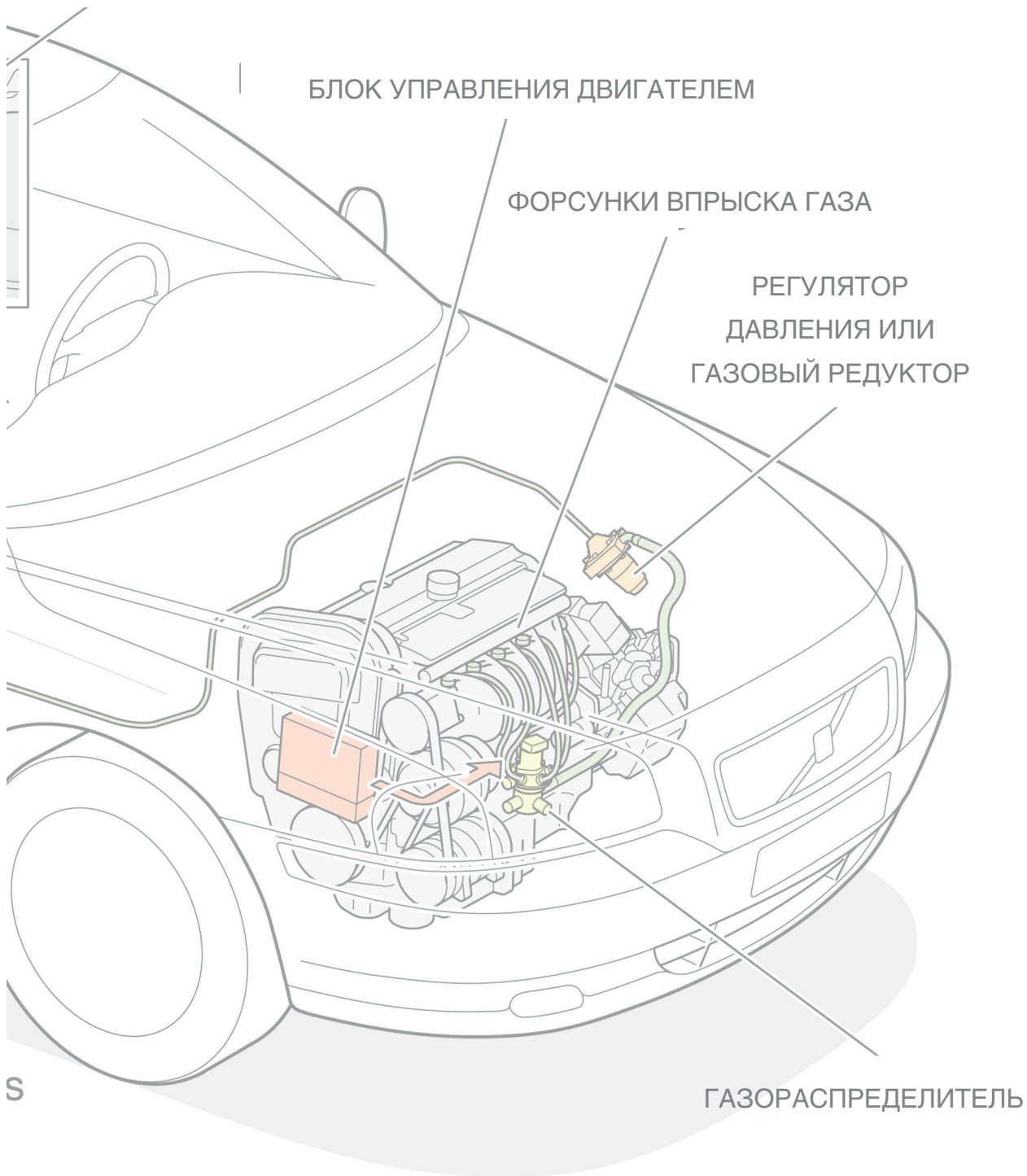
А с 2006 г. знак железа был утвержден логотипом Volvo Cars и Volvo Group для всех корпоративных документов.





“В ЧАСТИ КАЧЕСТВА МЫ ИМЕЕМ ВСЕ ОСНОВАНИЯ СРАВНИВАТЬ НАШУ ЛАБОРАТОРИЮ ПО РАЗРАБОТКЕ ДВИГАТЕЛЕЙ С ПОДОБНЫМИ В АМЕРИКЕ ИЛИ ЕВРОПЕ. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ, НАУЧНЫЕ И ПРИКЛАДНЫЕ ЗНАНИЯ НАШЕГО ПЕРСОНАЛА НАХОДЯТСЯ НА САМОМ ВЫСОКОМ, ЕСЛИ НЕ НА ВЫСШЕМ, УРОВНЕ. УЖЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ МЫ ИСПОЛЬЗУЕМ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ ИНДИКАТОР, ПОЗВОЛЯЮЩИЙ ИЗУЧАТЬ РАБОЧИЙ ЦИКЛ В КАЖДОМ ИЗ ШЕСТИ ЦИЛИНДРОВ ДВИГАТЕЛЯ ОДНОВРЕМЕННО. ЭТО ОБОРУДОВАНИЕ СТОИТ 70 000 ШВЕДСКИХ КРОН. СРЕДИ КОМПАНИЙ, ПОЗВОЛИВШИХ СЕБЕ ПРИОБРЕСТИ ТАКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ, МЫ БЫЛИ ПЕРВЫМИ В ЕВРОПЕ И ЧЕТВЕРТЫМИ В МИРЕ. МЫ РАСПОЛАГАЕМ ОСОБЫМ СОГЛАШЕНИЕМ С КОМПАНИЕЙ SKF, НА ОСНОВАНИИ КОТОРОГО ИМЕЕМ ДОСТУП К ЛАБОРАТОРИИ SKF ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ МАТЕРИАЛОВ. ПРИШЛОСЬ БЫ ПРИЛОЖИТЬ НЕМАЛО УСИЛИЙ, ЧТОБЫ НАЙТИ ЛЮБОГО ДРУГОГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ В МИРЕ, РАСПОЛАГАЮЩЕГО ПОДОБНЫМИ РЕСУРСАМИ”.

Ассар Габриэльсон, 1936



СЕРДЦЕ АВТОМОБИЛЯ

В 1926 ГОДУ КОМПАНИЯ АВ PENTAVERKEN в городе Скевде (Швеция) уже была известным производителем двигателей для судов, когда к ней обратились с уникальным заказом — разработать двигатель для автомобиля. АВ Pentaverken было предложено создать и впоследствии производить двигатели для первых автомобилей Volvo. Двигатель был спроектирован соучредителем Volvo Густавом Ларсоном, причем Ларсон создавал свой двигатель у себя в стоковой квартире, а если быть точнее — в незанятой детской комнате. Конструкция двигателя оказалась надежной. В результате двигатель этой конструкции было решено устанавливать на первых серийных автомобилях Volvo ÖV4.

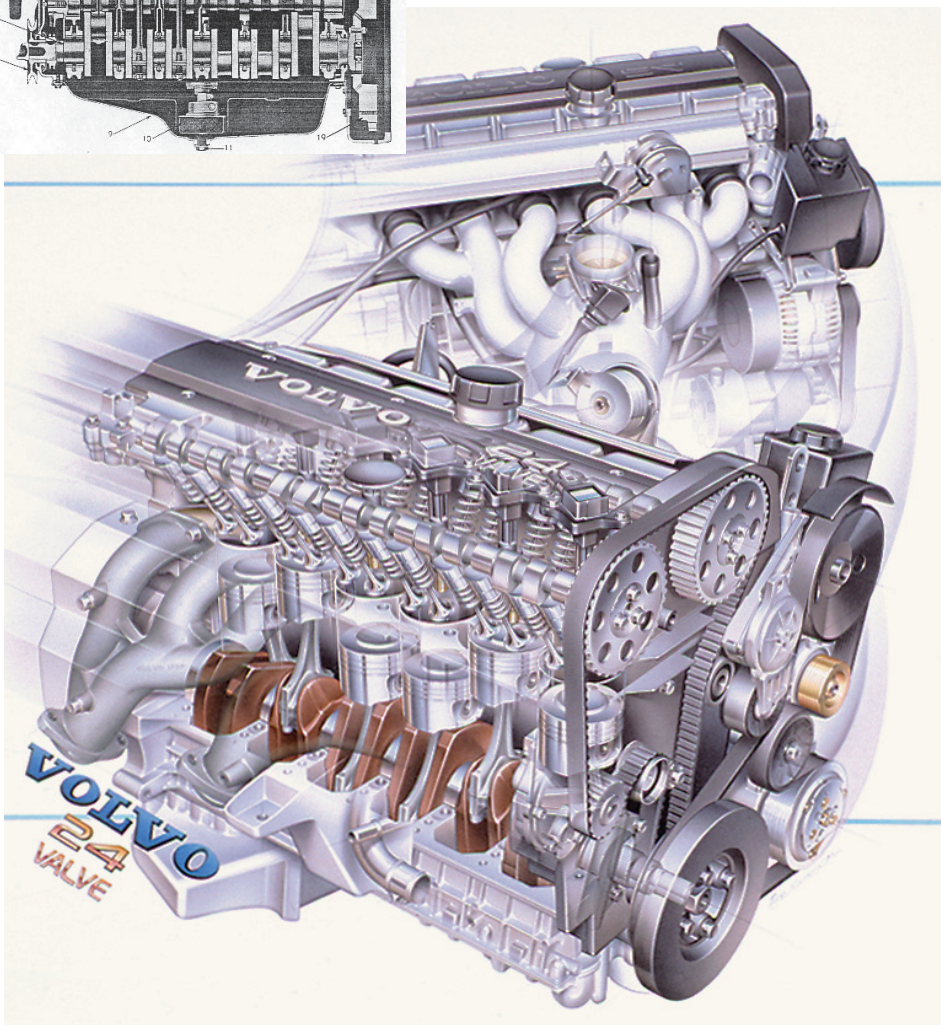
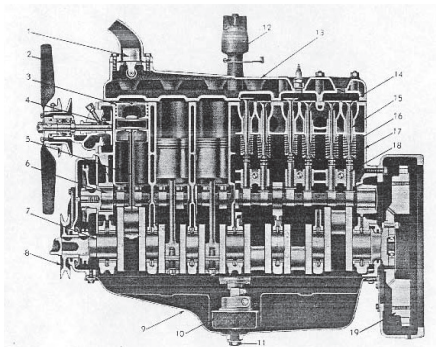
Как правило, любой начинающий производитель автомобилей предпочитал покупать готовый двигатель — в то время в автомобильной отрасли большинство компонентов для сборки автомобилей поставляли другие производители. Но в Volvo решили с самого начала использовать двигатель собственной конструкции.

Разумеется, с тех пор двигатели заметно изменились. Вместо чугуна стали использовать алюминий, конфигурация двигателя с боковым расположением клапанов давно осталась в прошлом, а верхние распределительные валы уже стали обычным элементом современного двигателя.

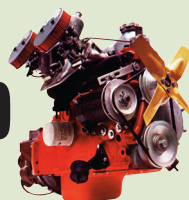
Электронные системы с микропроцессорами позволили заметно повысить мощность в пересчете на литр топлива, увеличить эффективность и снизить выброс вредных выхлопов. Однако в основе любого двигателя используются принципы четырехтактного бензинового или ему подобного дизельного двигателя. Было создано множество различных вариантов двигателей, но сам принцип двигателя внутреннего сгорания остается неизменным. Прошлое, настоящее, будущее... Я с большим удовольствием расскажу Вам об эволюции двигателей Volvo, о том, как происходило совершенствование силовых систем в автомобилях Volvo за всю 80-летнюю историю компании, и мы постараемся хоть ненадолго заглянуть в будущее.

Дерек Краб,
Вице-президент
Подразделение по разработке двигателей Volvo Cars





ИСТОРИЯ ДВИГАТЕЛЕЙ VOLVO



ПЕРВЫЕ ДВИГАТЕЛИ VOLVO



В НАЧАЛЕ 1927 г. читатели шведского автомобильного журнала Motorjournalen нашли подтверждение слухам о том, что в Швеции разрабатывается новый автомобиль. Во втором номере журнала была опубликована подробная статья под заголовком «Шведский автомобиль. Volvo».

Не следует думать, что в то время в Швеции вовсе не было производителей автомобилей. Автомобили собирали на предприятии Scania-Vabis в Седертелье, хотя к 1927 году производство на этом заводе уже было прекращено. Предприниматель Тидахолмс Брук производил в ограниченных количествах грузовики и автобусы, а на юге страны в городе Ландскруна братья Вейерц работали над созданием амбициозного прототипа легкового автомобиля. Правда, прототип так никогда и не пошел в производство.

В конце 20-х в Швеции отмечался экономический расцвет: промышленность набирала обороты, однако налаживать сборку автомобилей с чистого листа было делом непростым. В 1927 году основатели Volvo — Ассар Габриэльсон и Густав Ларсон — добились уже заметных успехов, и они пригласили представителей прессы посетить завод в районе Лундби, Хисингет, в Гетеборге и ознакомиться с прототипами автомобилей.

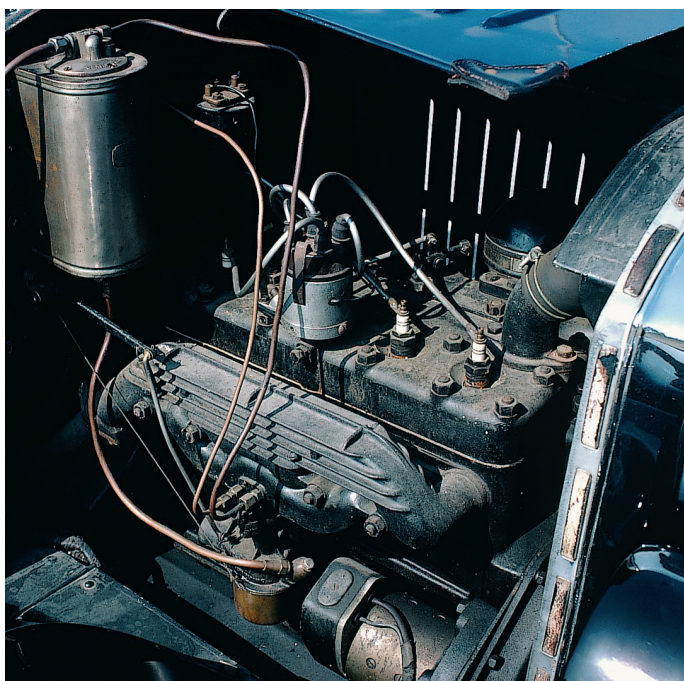
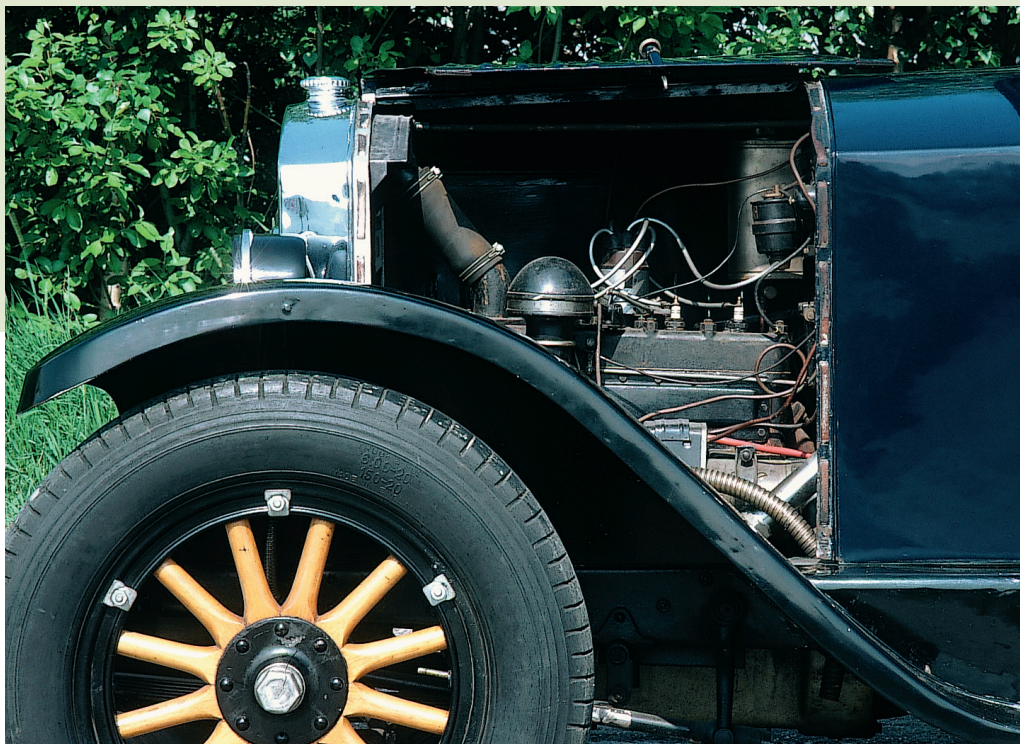
Безусловно, журналист из Motorjournalen хорошо осознавал трудности, с которыми приходилось сталкиваться начинающим производителям автомобилей.



Одна из первых рекламных публикаций, поощряющая выбор поставщика двигателей для автомобилей Volvo — реклама была размещена в журнале для клиентов Penta

«...чтобы основать широкомасштабное производство автомобилей в нашей стране, необходима тщательная и всесторонняя подготовка, — писал он. — Поэтому нет ничего удивительного в том, что на подготовку предприятия Volvo ушло три года. Правда, учитывая эти факты, такой период времени не может считаться слишком большим».

Этот же автор следующими словами описал методы производства на предприятии Габриэльсона и Ларсона: «Завод в Гетеборге будет действовать по принципу сборочного предприятия — комплектующие будут поставляться нашими ведущими шведскими фирмами, известными высоким качеством. Например, двигатели будет поставлять фирма Pentaverken, коробки передач — Kopings Mekaniska Verkstad, шасси — Etvidabergs Industrier, пессоры — фирма Bofors, покрышки из резины — Gislaved и т. д. Сборка автомобилей будет осуществляться в соответствии с самыми современными методами. Обивка салона будет производиться в заводских условиях, а также и покраска — на заводе будет применен метод распыления краски «Дюко». Проектированием автомобиля занимаются инжене-

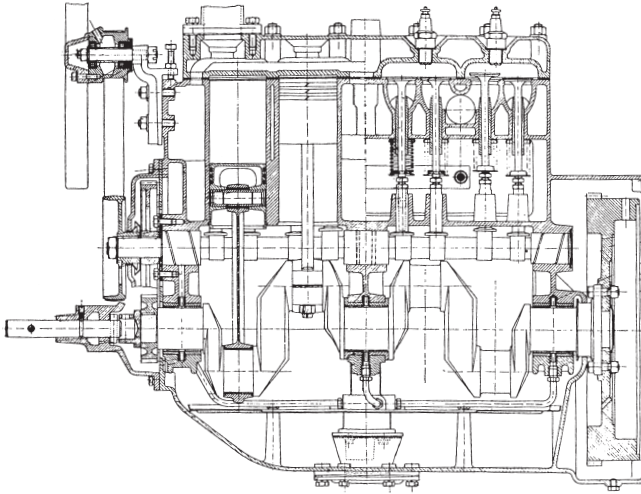


Вверху и слева — модель 5V 1927,
над седаном, Volvo PV4

ры — господа Густав Ларсон и Дж. Г. Смит. Были проведены консультации с иностранными экспертами и инженерами-проектировщиками легковых автомобилей».

Но что он не упомянул в своей статье, так это то, как создавался двигатель. В целом разработка двигателя происходила в одной из незанятых комнат стокгольмской квартиры Густава Ларсона, а точнее — в детской!

Габриэльсон и Ларсон провели долгие часы, создавая именно то, к чему они стремились: они хотели разработать автомобиль и двигатель, востребованный в Швеции и за рубежом. В результате они смогли добиться необходимого сочетания: новый двигатель по типу был похож на американский, однако по размерам и расходу топлива он более походил на двигатели среднего размера, популярные в континентальной Европе.



Двигатель, заказ на сборку которого предполагалось разместить в компании Penta в Скевде (в то время Penta уже была известным в Швеции поставщиком двигателей для судов), в целом был обычным: четыре цилиндра в чугунном блоке цилиндров, а также головка блока цилиндров из чугуна. Как и многие двигатели того времени, это был двигатель с боковым расположением клапанов — клапаны находились вертикально с правой стороны блока цилиндров. Диаметр цилиндра составлял 75 мм, а ход поршня — 110 мм. В результате обеспечивался рабочий объем в 1.94 литра. Подобно большинству американских двигателей степень сжатия была небольшой — 4.9:1. Максимальная мощность со-

ставляла примерно 28 лошадиных сил. Может показаться немного, однако этот двигатель приводил в движение довольно небольшой автомобиль: всего лишь 405 см длиной и весом чуть меньше тонны. На высшей (третьей) передаче при 2 000 об/мин первый серийный Volvo мог уверенно ехать со скоростью 60 км/ч. В то время доступная скорость передвижения оборудованных двигателем транспортных средств на прямой дороге была в диапазоне 50–60 км/ч в зависимости от условий движения. Максимальная скорость нового автомобиля была значительно выше — около 90 км/ч.

И хотя на десяти прототипах будущих автомобилей Volvo, на создание которых потребовались очень небольшие вложения (12 000 крон за автомобиль), использовалась трехточечная структура крепления двигателя, на серийном автомобиле применяли уже четырехточечное крепление силового агрегата. Если на прототипах использовали коленчатый вал с тремя подшипниками диаметром всего лишь 40 мм, то на серийном автомобиле применяли подшипники коленвала диаметром 55 мм. Масляный насос с редуктором обеспечивал циркуляцию масла с принудительной смазкой подшипников коленчатого и распределительного валов. В системе использовался фильтр для очистки масла. Благодаря прототипам удалось произвести значительные доработки двигателя. Поршни изготавливали

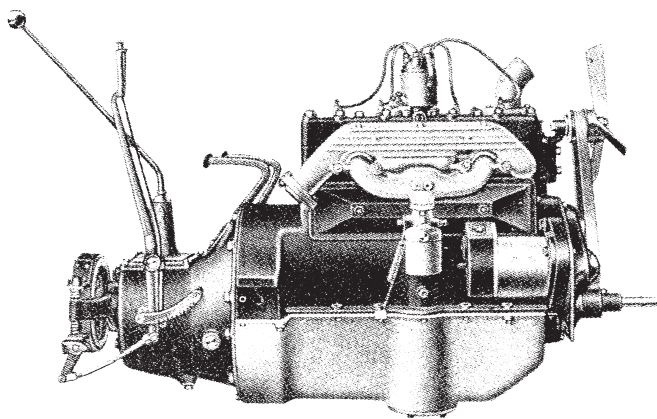
из более прочной стали, что позволило повысить прочность поршней и снизить вес двигателя. Система охлаждения двигателя осталась без изменений — здесь применялась простая термосифонная система с трехлопастным вентилятором на ременной передаче от шкива на распределительном валу.

Чтобы обеспечить достаточную температуру нагрева топливной смеси, впускной и выпускной коллекторы были выполнены в одном корпусе. Карбюратор (со сменным жиклером диаметром 30 мм) производился французской фирмой Solex. Впоследствии Solex получила известность, выпустив мопед, популярный в континентальной Европе. Управление воздушной заслонкой было выведено на панель управления. Если на прототипах устанавливалась система зажигания на базе простого магнето, в серийном автомобиле было решено установить систему зажигания с аккумулятором фирмы Bosch. Доступ к прерывателю-распределителю был прост, так как он размещался на видном месте поверх двигателя. Остальные компоненты электрической системы автомобиля, включая стартер, фары и звуковой сигнал, также поставлялись фирмой Bosch.

В прототипах топливный бак размещался высоко над поперечной переборкой, но в серийном автомобиле бак переместили вниз за заднюю ось.

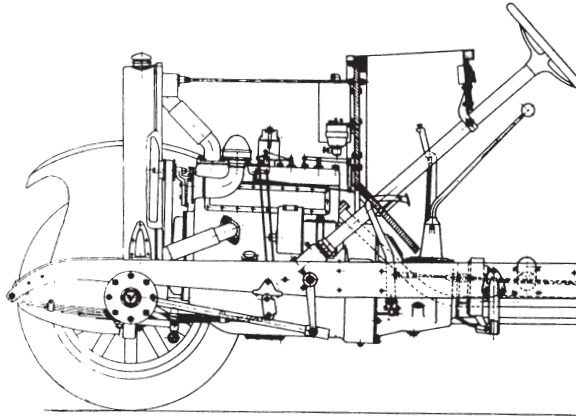
Ни в конструкции двигателя, ни в компоновке шасси не было никаких особенных нововведений, но ни один элемент автомобиля не был лишним. Создавая первую модель автомобиля, дизайнеры Volvo точно рассчитывали все компоненты автомобиля в соответствии с предполагаемыми требованиями эксплуатации. Если же точно охарактеризовать параметры эксплуатации не удавалось, применялся метод завышенных технических характеристик, что позволило бы обеспечить надежность такого компонента. Это был наиболее популярный метод проектирования на заре автомобильной отрасли. Всего лишь через полгода результатом такого метода проектирования явился известный автомобиль в США — Model A Ford, который заменил предыдущий Model T.

Ассар Габриэльсон и Густав Ларсон приняли в расчет практически все, за исключением единственного фактора — спроса. Как оказалось, спрос на новый шведский автомобиль был очень низким. Первый серийный автомобиль получил название Volvo ÖV4. Буквы в названии обозначали тип автомобиля (в переводе со шведского — «открытый кузов»), а цифровое обозначение свидетельствовало о четырехцилиндровой конфигурации двигателя. Недавно созданная компания смогла продать лишь 205 таких автомобилей в период с 1927 по 1929 г. Выход седана PV4 позволил повысить спрос на новую автомобильную марку, однако, располагая новой версией автомобиля, до конца 1929 года компания смогла продать только 694 автомобиля. Кроме этого Volvo продала 27 шасси без кузова этой же модели автомобиля, а также 70 пикапов по заказу Королевской Телеграфной Службы. Volvo смогла доказать свою конкурентоспособность благодаря первым грузовым автомобилям, которые поступили на рынок в 1928 году.



Кроме этого, Volvo быстро завоевала репутацию как производитель прочных и надежных автомобилей. Концепция о главенстве безопасности в конструкции автомобиля как транспортного средства, созданного для людей, была записана на самой ранней стадии становления компании.

Применяя современные стандарты, можно утверждать, что дороги в Швеции были неважными и оставались таковыми во многих частях страны до 50-х годов прошлого века. Дороги с гравийным покрытием считались нормой, и состояние таких дорог зависело от сезона года — либо просто плохое, либо ужасное. Булыжные мостовые были характерны для городов, а также такое покрытие можно было встретить на некоторых участках шоссе. При езде по такой дороге,



создавалось впечатление, что основное предназначение такой дороги — вытряхнуть из автомобиля все, что может быть плохо закреплено. Если, конечно, в автомобиле есть плохо закрепленные элементы. В 1936 году один из читателей, владелец автомобиля Volvo, решил написать свой отзыв на страницах журнала Ratten («Рулевое колесо»). Он рассказал, что на своем Volvo PV4 1928 года выпуска ему удалось проехать 350 000 километров, и за весь этот срок эксплуатации автомобиля ему не пришлось «перебирать» двигатель. Однажды он съехал с дороги, однако двигатель продолжал рабо-

тать. В своем письме он расхваливал возможности двигателя своего автомобиля, при помощи которого неоднократно выручал застрявшие автомобили или помогал, прикрепив на тросе, завести двигатель другого автомобиля.